

indkvarteringsudvalget så tungtvejende argumenter for Melby-terrænets anvendelse som skydeterræn, at flygtningeadministrationen tilsidst indgik på at rømme lejren.

De 2 600 flygtningepladser, der var indrettet i lejren, var anbragt i 52 barakker med et samlet areal på ca. 9 000 m<sup>2</sup>.

Arbejdet med fjernelsen af barakkerne blev i juni måned 1946 udbudt i licitation, og den 22. juni blev det overdraget firmået Kampsax som det lavestbydende at udføre arbejdet med nedtagning af barakkerne og reetablering af arealerne og genopstilling af barakkerne i den allerede eksisterende flygtningelejr ved Ry flyveplads.

Om transporten af barakkerne fra Melby til Ry kan oplyses, at der har været rejst spørgsmål om, hvorvidt denne transport kunne ske med jernbane. Det kan hertil oplyses, at 1 m<sup>2</sup> barak vejede ca. 150 kg, og Melby-lejrens ca. 9 000 m<sup>2</sup> vejede således 1 350 t, hvortil kom 650 t inventar, eller ialt ca. 2 000 t. Såfremt transporten skulle være sket med bane, ville udgiften efter oplysning fra statsbanerne have udgjort 3 kr. 41 øre pr. 100 kg, hvilket giver en samlet jernbanefragt på ca. 70 000 kr. Dertil kom transporten fra Melby til Frederiksværk og fra Ry til flygtningelejren ved Ry, der ville koste 214 000 kr. eller ialt for hele transporten 284 000 kr. Dertil kom de vanskeligheder, der ville opstå som følge af, at alle disponible jernbanevogne på daværende tidspunkt blev anvendt til transport af landbrugsvarer sydpå, og at det derfor ville have været umuligt at få det tilstrækkelige antal vogne til en hurtig rømning af lejren. Yderligere måtte man regne med, at barakkerne ville blive udsat for store beskadigelser ved de mange omladninger i forbindelse med jernbanetransport, hvilket atter ville have givet anledning til flere reparationsudgifter.

Der blev derfor af flygtningeadministrationen truffet aftale med hærens trainafdeling om transporten af barakkerne fra Melby til Ry, idet man som følge af de forannævnte betragtninger overfor krigsministeriet havde betinget sig, at hæren sørgede for transporten. Man anså det fra flygtningeadministrationens side for rimeligt, at hæren som følge af det pludselige krav om rømning af lejren på denne måde ville komme til at betale en vis del af udgiften, hvortil kom, at transporten, når den skete på denne måde, kunne betragtes som en kærkommen øvelsesopgave for hærens trainafdeling.

Det viste sig imidlertid, at denne forudsætning ikke holdt stik, idet der fra krigsministeriets side blev fremsat krav om betaling for transporten. Denne betaling for transporten blev af krigsministeriet beregnet efter en pris af 70—75 øre pr. lastvognskilometer, der svarede til de kørselspriser, som hærens trainafdeling havde fastsat for finansåret 1946—47 på grundlag af de i finansåret 1945—46 ved kørsel med lastvognsmateriel indhøstede erfaringer med hensyn til udgifter til drift m. m. og til amortisation af det pågældende materiel.

Den samlede udgift til transporten udgjorde godt 337 000 kr., og beløbet blev betalt efter arbejds- og socialminister Søren P. Larsens udtrykkelige resolution.

Som nævnt ville en jernbanetransport af barakmateriellet have kostet 284 000 kr. Merudgiften ved transporten med hærens automobiler blev derfor godt 53 000 kr., men det må her tages i betragtning, at der ved transport af barakkerne pr. automobil blev sparet to omladninger, hvortil udgiften ville have andraget ca. 40 000 kr., hvortil kom de med sikkerhed følgende reparationsomkostninger, der ville blive resultatet af disse omladninger.

Flygtningeadministrationen har derfor til stadighed fastholdt, at transporten med hærens vogne har været en fordel for flygtningeadministrationen, selvom man ikke havde regnet med, at der overhovedet skulle ydes krigsministeriet nogen betaling for denne transport.